Bureau de la sécurité des transports du Canada

2009-2010

Rapport ministériel sur le rendement

Wendy A. Tadros
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Josée Verner
Présidente
Conseil privé de la Reine pour le Canada

Canada

Table des matières

Message de la présidente **1**

Section 1 : Survol **3**
1.1 Raison d'être et responsabilités 3
1.2 Analyse des risques 3
1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme 6
1.4 Ressources 6
1.5 Sommaire du rendement 7
1.6 Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique 13
1.7 Profil des dépenses 15

Section 2 : Analyse des activités de programme **17**
2.1 Résultat stratégique 17
2.2 Activités de programme 17
2.3 Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes 18
2.4 Analyse du rendement par activité de programme 19
2.4.1 Enquêtes – Transport maritime 19
2.4.2 Enquêtes – Transport par pipeline 22
2.4.3 Enquêtes – Transport ferroviaire 24
2.4.4 Enquêtes – Transport aérien 26

Section 3 : Renseignements supplémentaires **30**
3.1 Principales données financières 30
3.2 Tableaux supplémentaires 33
3.3 Contacts avec le BST 34

Annexe A – Définitions **35**
Annexe B – États financiers vérifiés **36**

Message de la Présidente

Les enquêteurs hautement qualifiés et dévoués du BST sont constamment appelés à mener des enquêtes exhaustives et indépendantes sur des accidents et incidents choisis dans l'industrie des transports de réglementation fédérale. Peu importe où se produit l'accident, que ce soit sur nos voies navigables, sur un de nos pipelines, sur un de nos chemins de fer ou dans notre espace aérien, nous veillons à ce que les Canadiens et les Canadiennes soient informés de ce qui s'est produit et pourquoi, et de ce qui doit être fait pour rendre le réseau de transport plus sûr.

Depuis sa création en 1990, le BST a examiné les circonstances entourant des milliers d'événements. Aujourd'hui, alors que nous commençons la troisième décennie de notre existence, nous sommes plus confiants que jamais que les Canadiens et les Canadiennes peuvent être fiers de notre travail novateur. Ce travail a fait du Canada un chef de file mondial en matière d'enquêtes indépendantes sur des accidents. Cette année, comme d'habitude, notre Rapport annuel au Parlement souligne un certain nombre de leçons importantes pour la sécurité. Nous nous engageons à faire connaître ces leçons, ainsi que nos recommandations qui suivront, de façon qu'elles soient bien comprises par les organismes de réglementation, l'industrie et tous les Canadiens et Canadiennes.

Mais notre travail ne s'arrête pas là. Quand le Bureau estime que les mesures prises ne suffisent pas, nous le ferons savoir, comme nous l'avons fait en présentant notre liste de surveillance. Cet outil novateur met en lumière les neuf problèmes de sécurité qui posent les plus grands risques pour les Canadiens et les Canadiennes, et auxquels il faut s'attaquer afin d'améliorer la sécurité du réseau de transport au Canada.

Cette année, nous n'avons pas atteint tous les objectifs prioritaires qui étaient mentionnés dans notre Rapport sur les plans et les priorités. Nous avons toutefois accompli des progrès notables dans plusieurs secteurs importants. Par exemple, nous avons atteint la plupart de nos objectifs de publication des rapports; notamment le temps moyen fixé pour terminer chaque enquête. Certains projets figurant dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2009–2010 ont connu des retards, principalement en raison du roulement du personnel et de priorités conflictuelles. Cependant, ces projets, dont l'élaboration du cadre de gestion du rendement pour le Bureau et la mise en œuvre de la Division de la formation et des normes multimodales, devraient être complétés en 2010–2011.

Le BST est déterminé à améliorer la sécurité des transports au Canada et à l'étranger. Grâce à ses efforts continus, l'organisme veillera à ce que ses produits et services, ainsi que ses activités, continuent de contribuer de façon efficace et efficiente à la réalisation de son mandat. Toutefois, même si nous sommes fiers de nos réalisations au cours des deux décennies, nous devons rester vigilants si nous voulons anticiper les problèmes futurs et les défis qui nous attendent et saisir les occasions qui nous permettront de continuer à mieux servir l'ensemble des Canadiens et des Canadiennes.

Section 1 : Survol

1.1 Raison d'être et responsabilités

Le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 par une loi du Parlement (*Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*). Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. Le seul objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité des transports. Le Bureau s'acquitte de sa mission en procédant à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis afin d'identifier les causes et les facteurs contributifs des événements et les manquements à la sécurité sous-jacents. Le BST fait ensuite des recommandations visant à améliorer la sécurité et à réduire ou éliminer les dangers auxquels sont exposés les personnes, les biens et l'environnement.

La compétence du BST s'étend à tous les événements[1] de transport qui surviennent dans le réseau de transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline de compétence fédérale et qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien. Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans le cadre d'enquêtes à l'étranger sur des accidents de transport mettant en cause des aéronefs, des navires ou du matériel roulant de chemin de fer, immatriculés ou construits au Canada, ou pour lesquels une licence a été délivrée au Canada. De plus, le BST s'acquitte de certaines obligations du Canada en matière de sécurité des transports, au niveau de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le BST est principalement financé par le Parlement au moyen d'un crédit pour dépenses de programme et, en tant qu'établissement public, il est autorisé à dépenser les fonds reçus pendant l'année.

Pour plus de détails sur le BST et son processus d'enquête, consultez le site Web du BST à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp.

1.2 Analyse des risques

Le BST est exposé à de nombreuses situations, tant externes qu'internes, qui peuvent avoir des répercussions importantes sur sa capacité de s'acquitter de son mandat. Les plus grands défis, auxquels il a fait face en 2009–2010, sont décrits dans les paragraphes suivants.

---

[1] Un événement de transport est un accident ou un incident associé à l'utilisation d'un aéronef, d'un navire, de matériel roulant de chemin de fer ou d'un pipeline. Il comprend également les dangers susceptibles, selon l'avis du Bureau, de provoquer un accident ou un incident si des mesures ne sont pas prises pour corriger la situation.

Du point de vue externe

Ralentissement de l'économie mondiale et impact sur les activités du BST

Le ralentissement de l'économie mondiale a affecté tous les secteurs des transports publics et tous les secteurs de l'industrie des transports au Canada, ce qui a causé une baisse des activités et des revenus. L'impact de cette conjoncture sur la sécurité des transports reste pour nous une inconnue. Cependant, il y a un risque que cela entraîne une baisse des investissements en infrastructures ou une diminution des efforts de maintenance, ce qui pourrait se traduire par un accroissement de la fréquence des accidents dans le futur. Le BST continue de surveiller attentivement la situation afin de détecter toute tendance suggérant une dégradation de la sécurité.

Le gouvernement dans une économie déficitaire

Dans le Budget 2009, le ministère des Finances annonçait pour les deux prochaines années un gel au niveau 2008–2009 des dépenses consacrées aux voyages, aux conférences et à l'hébergement. Le BST a réagi en resserrant ses règles et en réduisant tous les voyages discrétionnaires. Cependant, les besoins de voyages dépendent aussi de la fréquence et du lieu des événements à couvrir. La capacité du BST à respecter ces limitations de coûts est donc fonction de ces deux facteurs. En 2009–2010, le BST est resté dans les limites de l'enveloppe budgétaire prévue pour les voyages, les conférences et l'hébergement. Dans le Budget 2010, le gouvernement annonçait de nouvelles mesures de compression des dépenses pour les trois prochaines années financières. Le BST a établi des plans pour faire face au gel du budget en 2010–2011, mais il devra identifier d'autres mesures pour absorber les impacts cumulatifs sur les deux années suivantes.

Du point de vue interne

Répercussions des changements organisationnels

Au cours de l'exercice 2008–2009, le BST a terminé différents projets liés à son examen du budget de base. Les activités découlant de ces projets ont donné lieu à un resserrement par le haut de la structure organisationnelle de l'organisation, à un réalignement de ses comités de gouvernance et à un suivi serré de la qualité des produits et de la productivité de l'organisation. Au cours de la dernière année, le Bureau a entrepris la création d'une division chargée de la formation et des normes multimodales, un examen des processus de production des rapports, ainsi que d'autres projets ayant un impact sur les opérations du BST. Ces changements organisationnels ont été obtenus en assurant des communications plus transparentes avec les employés et les intervenants et en utilisant un cadre de gestion du changement approprié visant à minimiser les répercussions négatives.

Maintien d'un effectif compétent

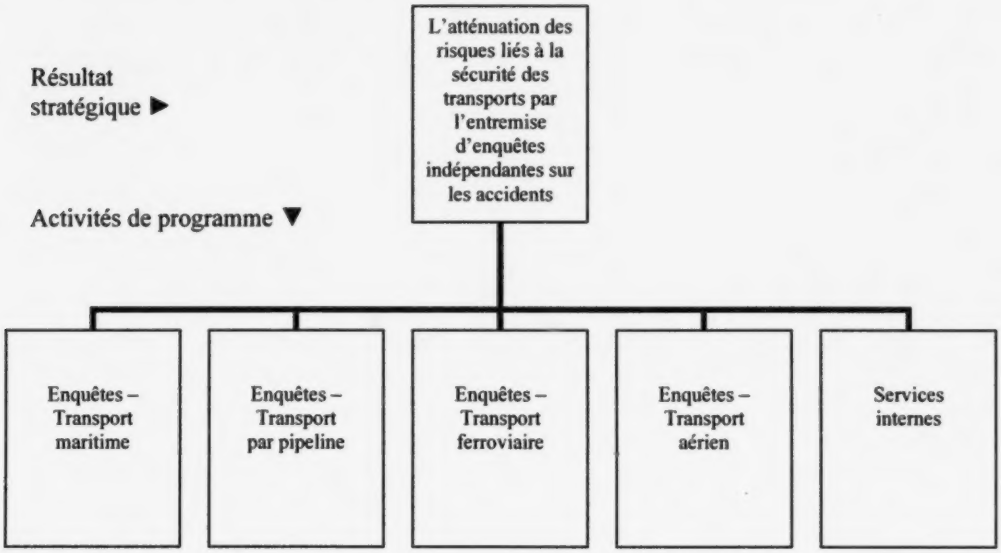
La crédibilité et le succès du BST dépendent de sa capacité à attirer et à retenir des compétences professionnelles dans divers secteurs pour assurer la continuité opérationnelle. Le BST s'attend à ce que le maintien de sa force de travail pose certains défis, comme cela est décrit dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2009–2010.

Un nombre croissant d'employés de la Fonction publique qui fournissent des services internes ont pris leur retraite ou ont quitté le BST au cours de l'année. La disponibilité réduite de personnel qualifié et expérimenté sur le marché accroît la difficulté de combler les postes vacants. Plusieurs cycles de dotation ont dû être répétés plusieurs fois pour trouver un candidat compétent. Dans certaines circonstances, le BST a dû faire appel à des travailleurs contractuels pour maintenir la continuité des opérations. Le roulement du personnel a entraîné des retards dans la réalisation de certains projets internes.

La planification des ressources humaines est particulièrement importante pour le BST car de nombreux postes sont « uniques » au sein de l'organisation, c'est-à-dire qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou d'une activité spécifique. En 2009-2010, le BST a mis en place un processus de planification intégré prévoyant l'élaboration d'un plan de dotation officiel. De plus, de nouvelles politiques et procédures de gestion des ressources humaines ont été inaugurées pour établir des ententes de rendement et des plans de perfectionnement professionnel des employés. Ces mesures devraient accroître la capacité du BST à planifier la relève et à combler les postes vacants, mais elles visent aussi à améliorer le taux de rétention des employés.

1.3 Résultat stratégique et architecture des activités de programme

Le graphique ci-dessous illustre les activités de programme du BST qui contribuent à l'atteinte du résultat stratégique du BST.



1.4 Ressources

Ressources financières pour 2009–2010 (en milliers de dollars)

Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
31 583	32 329	31 449

Ressources humaines pour 2009–2010 (ÉTP*)

Prévues	Réelles	Écart
235	220	15

* équivalents temps plein

1.5 Sommaire du rendement

Résultat stratégique du BST : L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents					
Concordance des activités de programme avec les résultats du gouvernement du Canada : Des collectivités sécuritaires et sécurisées[2]					
		2009–2010			
Activités de programme	2008-2009 Dépenses réelles[3]	Dépenses principales	Dépenses prévues	Total des autorisations	Dépenses réelles
Enquêtes – Transport maritime	5 254	5 112	5 551	5 656	5 526
Enquêtes – Transport par pipeline	432	464	451	462	451
Enquêtes – Transport ferroviaire	4 597	4 879	4 931	5 233	5 073
Enquêtes – Transport aérien	13 455	12 779	13 524	13 969	13 525
Services internes	7 866	5 710	7 126	7 009	6 874
Total	**31 604**	**28 944**	**31 583**	**32 329**	**31 449**

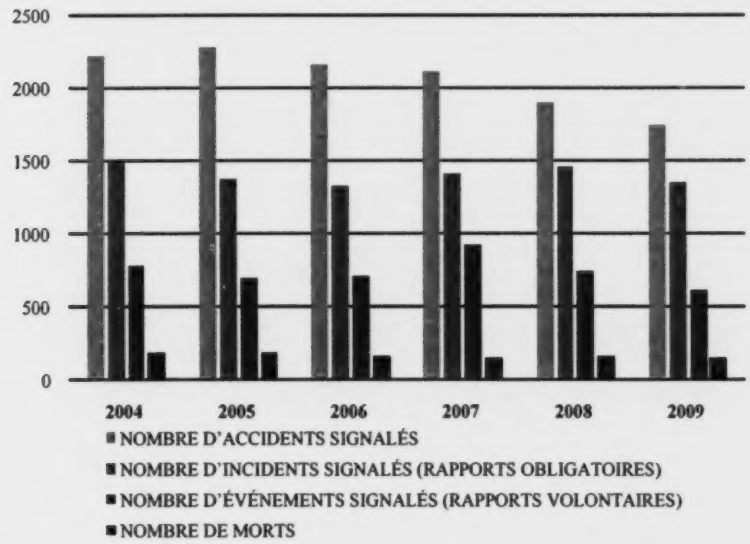
2 http://www.tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/framework-cadre-fra.aspx?Rt=1037

3 À partir du cycle du Budget des dépenses 2009-2010, les ressources pour l'activité de programme des services internes sont affichées séparément des autres activités de programme; elles ne sont plus réparties parmi les activités de programmes restantes, comme c'était le cas dans le précédent Budget des dépenses principales. Les chiffres pour l'exercice financier 2008-2009 ont été ajustés pour être conformes à la structure des activités de programme pour 2009-2010.

Événements signalés au BST

En 2009, 1740 accidents et 1357 incidents ont été signalés au BST conformément à la réglementation du BST sur la déclaration obligatoire des événements[4]. Le nombre d'accidents signalés en 2009 a diminué de 8 % par rapport au nombre d'accidents signalés (1901) en 2008 et de 18 % par rapport à la moyenne annuelle d'accidents (2133) entre 2004 et 2008. Le nombre d'incidents signalés a diminué en 2009 (1357) par rapport à 2008 (1464) et à la moyenne annuelle entre 2004 et 2008 (1412). Il y a également eu 616 rapports volontaires sur des incidents. Le nombre total de morts s'élève à 157 en 2009, soit 6 de moins qu'en 2008, et 15 de moins que la moyenne annuelle entre 2004 et 2008.

Figure 1 : Événements signalés au BST

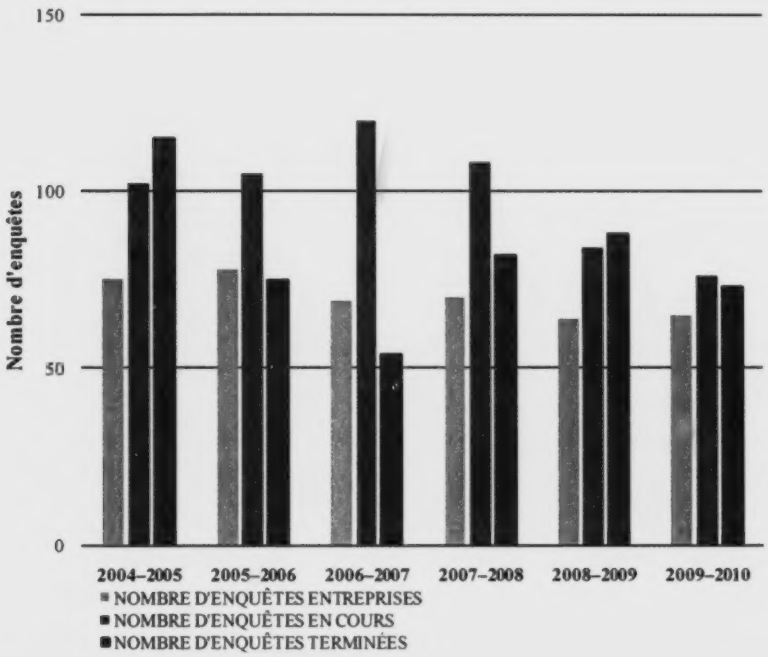


4 Bien que dans le présent rapport, les activités du Bureau soient celles de l'exercice 2009–2010, les statistiques sur les événements portent sur l'année civile 2009, à moins d'indication contraire. Ces statistiques sont contenues dans une base de données qui est constamment mise à jour. Les statistiques peuvent donc évoluer quelque peu avec le temps. Les comparaisons se font en général par rapport aux chiffres des 5 ou 10 dernières années. Voir l'annexe A pour la définition des termes *accident*, *incident* et *événement*.

Enquêtes entreprises, enquêtes en cours et enquêtes terminées

Dans l'exercice 2009-2010, le BST a entrepris des enquêtes sur 65 des événements qui lui ont été signalés comparativement à 61 enquêtes en 2008–2009. Dans l'exercice 2009-2010, 73 enquêtes ont été terminées comparativement à 88 enquêtes dans l'exercice précédent[5]. Le nombre d'enquêtes en cours a diminué à 76 à la fin de l'exercice par rapport à 84 au début de l'exercice. Dans l'exercice 2009-2010, la durée moyenne d'une enquête a diminué à 454 jours par rapport à 534 jours dans l'exercice précédent.

Figure 2 : Enquêtes entreprises, enquêtes en cours et enquêtes terminées



Dans l'ensemble, le BST a connu beaucoup de succès au chapitre des lacunes de sécurité relevées et de la réduction des risques dans le réseau de transport. Au terme de ses enquêtes, le BST produit des rapports dans lesquels il présente les lacunes qu'il a relevées et formule, s'il y a lieu, des recommandations visant à réduire les risques. L'année dernière, dans tous les cas où le BST a entrepris une enquête, il a cerné des lacunes de sécurité ou des facteurs contributifs, et il les a signalés. Ces résultats révèlent une application rigoureuse de la Politique de classification des événements du BST qui a été établie pour permettre au BST de déterminer s'il y a lieu d'ouvrir une enquête, ainsi qu'une mise en œuvre rigoureuse de sa méthodologie d'enquête. Cette démarche systématique garantit que les ressources du BST sont investies dans les secteurs susceptibles de donner les meilleurs résultats sur le plan de la sécurité.

---

5 On considère qu'une enquête est terminée lorsque le rapport final a été publié.

Communications de sécurité émises

En 2009–2010, outre les rapports d'enquête, le BST a émis 55 communications de sécurité, soit 11 recommandations de sécurité, 24 avis de sécurité et 20 lettres d'information sur la sécurité. De l'information de sécurité est également communiquée officieusement aux principaux intervenants tout au long du processus d'enquête, ce qui leur permet de prendre immédiatement des mesures de sécurité, s'il y a lieu. Il arrive souvent que l'industrie et le gouvernement prennent des mesures de sécurité dans le cadre d'une enquête du BST. La portée et l'importance de ces mesures de sécurité varient considérablement. Les exploitants prennent souvent des mesures correctives immédiatement après en avoir discuté avec les enquêteurs du BST (par exemple, en ce qui concerne le dégagement des lignes de visibilité à un passage à niveau, en élaguant les buissons ou la végétation). Les organismes de réglementation comme Transports Canada et la Federal Aviation Administration des États-Unis émettent régulièrement des directives exigeant des inspections ou le remplacement de composants à la suite des conclusions préliminaires du BST. Le cas échéant, plutôt que de formuler des recommandations de sécurité, le BST fait état des mesures correctives déjà prises par l'industrie et les organismes gouvernementaux.

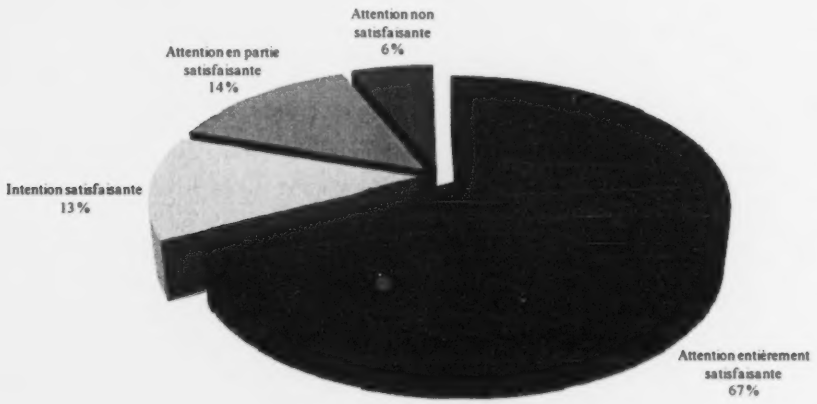
En vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, tout ministre fédéral qui prend connaissance d'une recommandation du BST est tenu, dans les 90 jours, d'informer le Bureau par écrit de toute mesure prise ou envisagée pour corriger la situation ou de préciser les raisons motivant l'absence de mesures correctives. Le Bureau examine chaque réponse afin de déterminer à quel point la lacune de sécurité a été corrigée. Lorsqu'une recommandation suscite des réponses à la fois au Canada et à l'étranger, l'évaluation du Bureau se fonde principalement sur la réponse canadienne. Cette année, le BST a continué à publier sur son site Web (www.bst-tsb.gc.ca) son évaluation des réponses de l'industrie et des organismes gouvernementaux aux recommandations qu'il a formulées après le 1er janvier 2005.

Entre le 29 mars 1990 et le 31 mars 2010, le Bureau a évalué 529 recommandations et a jugé que la réponse à la recommandation dénotait une attention entièrement satisfaisante, une intention satisfaisante, une attention en partie satisfaisante ou une attention non satisfaisante. De plus, 8 recommandations doivent être évaluées par le Bureau, portant le nombre total des recommandations à 537.

Au cours des 20 années d'existence du BST, de 1990 à 2010, la grande majorité des recommandations du Bureau ont été suivies de changements positifs. Comme l'indique le diagramme de la figure 3, dans 67 % des cas, les agents de changement ont pris des mesures qui ont permis d'atténuer considérablement la lacune soulignée dans la recommandation. Dans 13 % des cas (qui dénotent une intention satisfaisante), les agents de changement prévoient prendre des mesures qui permettront de réduire considérablement la lacune mentionnée dans la recommandation. Dans 14 % des cas (qui dénotent une attention en partie satisfaisante), les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui ne remédieront qu'en partie à la lacune signalée

dans la recommandation. Dans 6 % des cas (qui dénotent une attention non satisfaisante), les agents de changement n'ont pas pris de mesures à l'égard de la lacune mentionnée dans la recommandation et n'ont pas l'intention d'en prendre dans le futur. Le pourcentage de mise en œuvre intégrale des recommandations du BST (67 %) montre sans ambiguïté qu'il y a place à amélioration. Le BST a bien l'intention de continuer à porter cette question à l'attention du gouvernement, de l'industrie et de tous les Canadiens et Canadiennes.

Figure 3: Catégories des évaluations des réponses, 1990–2010



Communiquer la sécurité des transports aux Canadiens et Canadiennes et au monde des transports

À la suite d'un accident majeur, les Canadiens et les Canadiennes s'attendent à être informés de ce qui s'est produit et pourquoi, et des mesures qui doivent être prises pour empêcher qu'un accident semblable se reproduise. L'industrie des transports compte également sur le BST pour présenter ses conclusions et ses recommandations afin de produire les changements nécessaires pour améliorer la sécurité.

Pour répondre à ces besoins, le BST communique ses conclusions aux Canadiens et Canadiennes en rendant publics ses rapports d'enquête finaux, en actualisant son site Web et en organisant des événements médias partout au pays. Le BST

Le 18 mars 2010, le ministre des Transports du Canada a déclaré devant le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités : « Le rapport du BST sur l'incident survenu à un jet d'affaires était particulièrement puissant, et c'est une des raisons pour lesquelles j'ai annoncé plus tôt que, à compter du 1er avril 2011, Transports Canada sera à nouveau responsable des fonctions de certification et de contrôle de l'aviation d'affaires qu'assume actuellement l'Association canadienne de l'aviation d'affaires. »

signale également aux organismes de réglementation et à l'industrie les lacunes de sécurité relevées lors de ses enquêtes, pour qu'ils puissent rapidement prendre des mesures correctives.

En 2009–2010, le BST a organisé 8 événements médias, et l'administration centrale du BST a répondu à des centaines d'appels téléphoniques des médias, sans compter les demandes qui ont été traitées dans les régions ou sur les lieux d'un accident.

Par ailleurs, les membres du Bureau ont prononcé des allocutions et présenté des exposés à diverses conférences de l'industrie. Ils ont ainsi pu toucher les décideurs, faire mieux connaître les risques liés au réseau de transport et encourager à donner suite aux recommandations du BST. Au cours du présent exercice, les membres du Bureau ont pris la parole à six occasions devant des assemblées des industries aéronautique, maritime et ferroviaire.

Les enquêteurs du BST jouent un rôle important dans la promotion du travail accompli par le BST et dans la communication des enseignements qui se dégagent des enquêtes en participant à des événements et conférences au Canada et à l'étranger. Les enquêteurs du BST ont également accueilli des visiteurs d'autres organismes d'enquête internationaux pour échanger de l'information et pour discuter des pratiques d'enquête exemplaires.

En 2009–2010, le BST a terminé 73 rapports d'enquête. Pendant cette période, 207 nouveaux abonnés se sont inscrits au service d'avis électronique du BST, qui compte maintenant 2766 abonnés. La Division de la macro-analyse du BST a publié des rapports statistiques annuels et mensuels et a répondu à 368 demandes de renseignements complexes liées à la base de données du BST sur les événements.

En vue d'accroître les suites données à ses recommandations, le BST a publié une liste de surveillance le 16 mars 2010. Cette liste présente les neuf plus importants problèmes de sécurité qui posent les plus grands risques pour la sécurité du réseau de transport au Canada et pour lesquels des mesures supplémentaires doivent être prises pour parvenir à leur élimination. Le BST actualisera sa liste de surveillance périodiquement, à mesure que l'organisme de réglementation et l'industrie réaliseront des progrès face à ces problèmes.

Le site Web du BST continue d'être un important moyen permettant de communiquer des renseignements au sujet des enquêtes sur les accidents et de l'information sur la sécurité des transports en général. Depuis la refonte du site l'an dernier, le BST continue d'améliorer le contenu de son site ainsi que la facilité de navigation sur le site. En moyenne, 62 000 appels de fichier et presque 5000 visites par jour ont été enregistrés.

Bien qu'il soit difficile de mesurer les résultats des efforts faits pour accroître l'efficacité des activités de communication du BST, il existe des signes tangibles des résultats déjà obtenus. Les intervenants et les médias utilisent les messages de sécurité du BST dans leurs activités. Les techniques et les méthodes du BST suscitent un intérêt croissant au Canada et dans le monde entier.

1.6 Contribution des priorités à l'atteinte du résultat stratégique

Le tableau ci-après fait état des progrès accomplis à l'égard des priorités en matière de gestion identifiées dans notre Rapport sur les plans et les priorités de 2009-2010. D'une manière générale, bien que nous ayons accompli des progrès notables, tous les secteurs de nos priorités ont souffert du roulement du personnel au sein du BST. Pour une petite organisation comme le BST, remplacer les employés qui partent peut être une tâche délicate, car chaque départ d'employé a un impact sur la gestion, les opérations et les services internes. Le BST est en train d'explorer diverses options pour avoir un meilleur accès à du personnel qualifié, de façon à minimiser les répercussions des départs d'employés dans le futur.

Priorités	Type	État
Productivité et efficacité des communications de sécurité	En cours	Satisfait à presque toutes les attentes. Comme nous le mentionnons dans la section 2, il y a des améliorations sensibles dans la rapidité de production des rapports pour 3 des 4 modes de transport. De plus, l'efficacité des communications de sécurité a progressé, comme l'indique le pourcentage des réponses qui dénotent une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante. En raison de l'interdépendance de certains projets et du roulement du personnel, l'optimisation de certains de nos outils technologiques a été retardée et l'implantation complète de notre cadre de mesure du rendement a dû être reportée au prochain exercice financier.
Infrastructure de la technologie de l'information et gestion de l'information	En cours	Satisfait à presque toutes les attentes. Des progrès considérables ont été réalisés grâce à la modernisation de l'infrastructure des applications, ainsi qu'à la réduction et à la gestion de l'infrastructure des actifs de la technologie de l'information et des applications. En raison d'une capacité limitée, seuls des progrès partiels ont été réalisés dans le développement et la mise en œuvre du système électronique de gestion des dossiers, dans la normalisation des formulaires électroniques et dans l'évaluation de nos processus d'affaires. Ces efforts seront repris dans le prochain exercice financier.

Priorités	Type	État
Renouvellement et maintien de l'effectif	En cours	Répond dans une certaine mesure aux attentes. Des progrès significatifs ont été accomplis dans le suivi des résultats du Sondage de 2008 auprès des fonctionnaires fédéraux, et dans l'examen et la mise à jour des descriptions de poste des employés. Du fait de notre capacité limitée et du réalignement de certaines initiatives, les travaux concernant la mise en œuvre de la Division de la formation et des normes multimodales, ainsi que l'examen du système de disponibilité ne seront terminés qu'en 2010-2011.
Gestion financière	En cours	Résultats à venir. Très peu de progrès ont été réalisés dans l'amélioration planifiée de nos processus de prévision financière et de calcul des coûts en raison de l'important roulement de personnel au sein de la Division des finances et de l'administration. L'effectif de cette division était au complet à la fin de l'année, et la réalisation de ces travaux est prévue pour 2010-2011.

1.7 Profil des dépenses

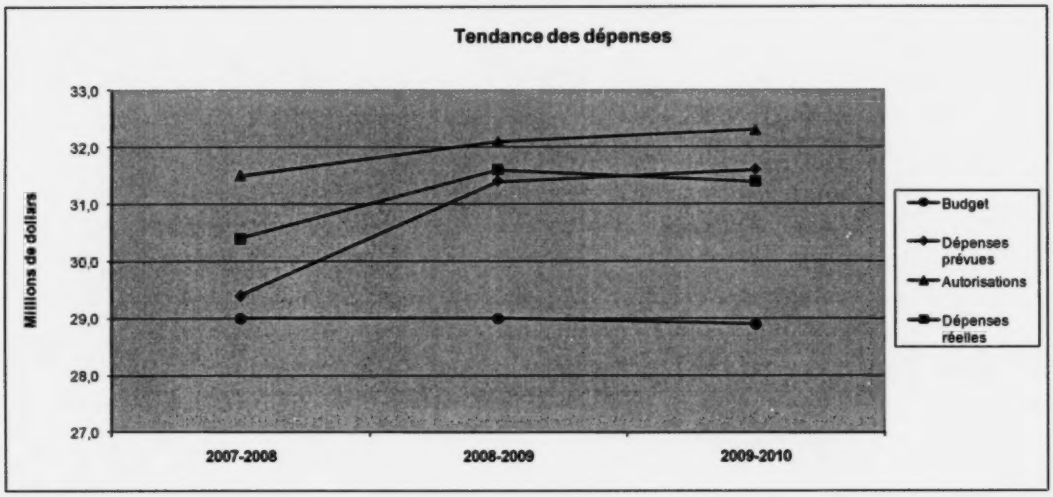
Comme le montre le tableau ci-dessous, les dépenses pour 2009-2010 sont pour ainsi dire les même que celles des années précédentes. Les dépenses de programme de 2009-2010 ont connu une baisse de 0,5 million de dollars (1,8 %) par rapport à 2008-2009. Cette diminution est principalement attribuable à une baisse des dépenses liées aux projets internes. Les dépenses du BST pour les cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés ont augmenté de 0,4 million de dollars (11 %) entre 2008-2009 et 2009-2010. Cette dépense est déterminée par le Secrétariat du Conseil du Trésor qui alloue à chaque ministère un pourcentage des dépenses du gouvernement pour des programmes d'avantages sociaux. L'augmentation des dépenses du BST reflète sa part de l'augmentation à l'échelle de l'ensemble du gouvernement.

Crédits votés et législatifs (en milliers de dollars)					
Crédit voté ou législatif (S)	**Libellé**	**2007-2008 Dépenses réelles**	**2008-2009 Dépenses réelles**	**2009-2010 Budget principal des dépenses**	**2009-2010 Dépenses réelles**
	Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports				
10	Dépenses de programmes	27 104	28 251	25 635	27 736
(S)	Contributions aux régimes d'avantages sociaux des employés	3 287	3 319	3 309	3 680
(S)	Dépenses du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	39	15	0	19
(S)	Dépenses en vertu de l'alinéa 29.1(1) de la *Loi sur la gestion des finances publiques*	10	19	0	14
	Total	**30 440**	**31 604**	**28 944**	**31 449**

La figure 4 montre la tendance des dépenses du BST sur une période de trois ans. Les niveaux de référence fournis par le Budget principal des dépenses sont demeurés stables au cours des trois dernières années. Toutefois, l'organisation a obtenu des autorisations supplémentaires par le biais du Budget supplémentaire des dépenses et de virements de crédits du Conseil du Trésor. Ces autorisations avaient principalement pour but de défrayer les coûts découlant des augmentations de salaire accordées en vertu des conventions collectives et d'obtenir les reports de fonds non utilisés des exercices précédents.

Les dépenses réelles de 2009-2010 correspondent presque aux plans de dépenses de la gestion. Les fonds non utilisés à la fin de l'exercice étaient supérieurs à ce qui était prévu en raison des retards dans la réalisation des projets et des dépenses causées par le roulement de personnel.

Figure 4 : Tendance des dépenses entre 2007-2008 et 2009-2010



Section 2 : Analyse des activités de programme

2.1 Résultat stratégique

L'atténuation des risques liés à la sécurité des transports par l'entremise d'enquêtes indépendantes sur les accidents.

2.2 Activités de programme

Le BST a quatre principales activités de programme, mener des enquêtes de sécurité dans les quatre secteurs suivants :

- Transport maritime
- Transport par pipeline
- Transport ferroviaire
- Transport aérien

Dans le cadre de chaque programme, le personnel procède à des enquêtes indépendantes sur des événements de transport choisis. Il identifie les causes et les facteurs contributifs, évalue les risques pour le réseau, formule des recommandations pour améliorer la sécurité, publie des rapports d'enquête, communique aux intervenants des renseignements de sécurité, entreprend des activités de sensibilisation auprès des principaux agents de changement, évalue les réponses aux recommandations et en assure le suivi. Ces activités sont accomplies par des enquêteurs hautement qualifiés qui sont des experts dans leur domaine opérationnel. Ces derniers travaillent également en étroite collaboration avec d'autres spécialistes qui œuvrent dans les secteurs suivants : l'ingénierie et le domaine technique, la macro-analyse, la performance humaine, et les communications.

L'activité de programme des services internes contribue également à l'atteinte du résultat stratégique du BST. Cette activité de programme comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour soutenir les activités de programme des quatre modes de transport et pour répondre aux obligations générales du Bureau, comme les ressources humaines, les finances, l'administration, la gestion de l'information et la technologie de l'information. Les activités du Bureau, les communications et les services juridiques font partie intégrante des activités de programme des quatre modes de transport, et les ressources financières et humaines sont présentées dans le contexte de ces activités.

2.3 Avantages pour les Canadiens et les Canadiennes

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport de son ressort. Grâce aux communications suivies du BST avec les organismes de réglementation, les constructeurs, les fabricants et d'autres organismes d'enquête, les conclusions des enquêtes du BST ont mené à de nombreuses améliorations des pratiques d'exploitation, des normes de conception de l'équipement et de la réglementation dans tous les secteurs des industries de transport maritime, par pipeline, ferroviaire et aérien. Grâce au professionnalisme et au dévouement de son personnel, le BST a apporté d'importantes contributions aux techniques et méthodes d'enquête sur les accidents au cours des 20 dernières années. Les efforts déployés ont fait du BST un chef de file reconnu à l'échelle mondiale dans le domaine de la sécurité des transports et ont contribué au bien-être économique et social du Canada.

Pour obtenir des renseignements détaillés sur les activités du BST dans les quatre secteurs de transport, consultez le Rapport annuel au Parlement du BST de 2009-2010 au http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp.

2.4 Analyse du rendement par activité de programme

Les tableaux ci-après présentent les résultats attendus, les indicateurs de rendement et les cibles fixées pour chacune des activités de programme du BST. À noter que les montants figurant dans les sections d'analyse de rendement ont tous été arrondis.

2.4.1 Enquêtes – Transport maritime

Activité de programme : Enquêtes – Transport Maritime					
Ressources financières 2009-2010 (en milliers de dollars)			**Ressources humaines 2009-2010 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
5 551	5 656	5 526	41[6]	38	3

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de tous les rapports sur les enquêtes commencées en 2008-2009	Objectif presque atteint. Le BST a publié les rapports de 5 des 6 enquêtes entreprises en 2008-2009, ainsi que les rapports de 4 enquêtes entreprises dans des exercices antérieurs.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 456 jours.	Objectif non atteint. Le temps moyen pour terminer les rapports a été de 529 jours.

[6] C'est dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2009-2010 que les services internes ont été présentés pour la première fois comme une activité de programme. Les ÉTP devant être alloués aux services internes avaient été surévalués par erreur et ceux d'autres services, sous-évalués. Les ÉTP prévus pour 2009-2010 présentés ici ont été réévalués et sont conformes aux chiffres indiqués dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2010-2011.

Activité de programme : Enquêtes – Transport Maritime			
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés[7]	Le BST a émis : - 1 recommandation de sécurité; - 7 avis de sécurité; - 9 lettres d'information.
Communications de sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 20 ans	Non déterminés	De 1990 à 2010, 92 % des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a publié 9 rapports d'enquête maritime. Le temps moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 529 jours, soit 73 jours de plus que l'objectif visé. Sur les 9 enquêtes terminées, 1 (11 %) avait été entreprise au cours de l'exercice 2009-2010, 5 (56 %) au cours de l'exercice 2008-2009 et 3 (33 %) au cours des exercices précédents.

En comparant les résultats de cette année à ceux de l'an dernier, on note une augmentation de 83 % du nombre d'enquêtes entreprises, soit 11 comparativement à 6 et une diminution de 50 % du nombre d'enquêtes terminées, soit 9 comparativement à 18. La variation la plus marquante dans le nombre d'enquêtes entreprises et d'enquêtes terminées est imputable à la concentration des ressources du Bureau en 2008-2009 sur l'élimination de l'arriéré de rapports (enquêtes entreprises il y a plus de deux ans) qui a été menée à bien. Grâce aux progrès accomplis en 2009-2010 dans la résorption de l'arriéré de rapports, la Direction des enquêtes maritimes a été en mesure d'augmenter le nombre de nouvelles enquêtes entreprises.

[7] Il n'est pas possible de fixer un nombre cible de communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

Bien que l'objectif de 456 jours pour terminer les rapports d'enquête n'ait pas été atteint, le temps moyen pour terminer les rapports d'enquête a diminué, passant de 796 jours en 2008-2009 à 529 jours en 2009-2010, une diminution de 34 %. Par ailleurs, la publication du rapport sur l'explosion à bord du navire *Nils B* a été sensiblement retardée pour des raisons échappant au contrôle du BST. Comme l'événement a été signalé tardivement au BST, les moyens d'enquête n'ont pu être déployés que relativement tard, et la collecte des informations préliminaires a été faite tardivement (le navire ayant pris la mer); de plus, les intervenants devant consulter le rapport préliminaire confidentiel ont mis 2 mois de plus que prévu à faire parvenir leurs observations au BST. Si l'on ne tient pas compte de l'événement à bord du *Nils B*, le temps moyen pour terminer les rapports d'enquête a diminué, passant de 796 jours en 2008-2009 à 465 jours en 2009-2010, soit 9 jours de moins que l'objectif fixé.

De 1990 à 2010, la grande majorité des recommandations en matière de sécurité maritime ayant fait l'objet d'une évaluation par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Dans 73 % des cas (106 sur 146), les agents de changement ont pris des mesures visant à réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation, et dans 19 % des cas (28 sur 146), ils ont l'intention de prendre de telles mesures

Leçons apprises

Au cours de l'exercice financier, la Direction des enquêtes maritimes du BST a connu des difficultés à cause des fluctuations du nombre de ses employés. Plusieurs postes de spécialiste au sein de la Direction sont « uniques », c'est-à-dire qu'un seul spécialiste par domaine d'expertise est capable de fournir les renseignements nécessaires au niveau des rapports, ce qui est le cas pour l'architecture navale. À titre d'exemple, au cours de l'exercice financier, le BST a reçu une demande du Tonga lui demandant de participer à une enquête internationale conjointe avec le Tonga, la Nouvelle-Zélande, l'Australie et le Japon, sur le naufrage du traversier tongan *Princess Ashika*, qui a fait 74 morts. Le BST a accepté de collaborer à l'enquête et a affecté un architecte naval du BST à ce projet, ce qui a eu des conséquences notables sur le déroulement d'une ou plusieurs enquêtes en cours. De plus, certaines personnes clés ont été en arrêt maladie, ce qui a aggravé la pénurie de personnel.

Cette situation a fait comprendre à la Direction des enquêtes maritimes du BST que les postes « uniques » posent problème et qu'il conviendrait d'avoir plus d'un spécialiste par domaine d'expertise. Par ailleurs, la Direction entend continuer à moderniser ses pratiques et ses processus au rythme des enseignements qui se dégagent de chaque enquête. En plus, la Direction effectuera un examen interne de ses opérations pour s'assurer que la structure organisationnelle est bien alignée sur les processus d'enquête actuels afin d'en optimiser l'efficacité.

2.4.2 Enquêtes – Transport par pipeline

Activité de programme : Enquêtes – Transport par pipeline					
Ressources financières 2009-2010 (en milliers de dollars)			**Ressources humaines 2009-2010 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
451	462	451	3	3	0

Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Objectifs**	**État et sommaire du rendement**
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 1 rapport d'enquête	Objectif atteint. Le BST a publié 1 rapport d'enquête.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Le temps moyen pour terminer les rapports de catégorie 3 est de 456 jours; le temps moyen pour terminer les rapports de catégorie 2 est de 548 jours.	Objectif dépassé. Le temps moyen pour terminer les rapports de catégorie 3 a été de 374 jours.
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés[8]	Le BST n'a émis aucune communication de sécurité.

[8] Il n'est pas possible de fixer un nombre cible pour les communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

Activité de programme : Enquêtes – Transport par pipeline			
Communications de sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 20 ans	Non déterminés	De 1990 à 2010, 70 % des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a publié un rapport d'enquête de pipeline en 2009-2010. Le temps moyen pour terminer un rapport d'enquête de pipeline est passé de 542 jours en 2008-2009 à 374 jours en 2009-2010, une diminution de 31 %. Ce résultat est l'aboutissement d'un effort soutenu de gestion du processus d'enquête du début à la fin. Ce processus comprend la reconstitution initiale de la séquence des événements et l'identification de la cause, des facteurs contributifs et des lacunes de sécurité associées au risque résiduel. Résultat final : un rapport plus concis et mieux ciblé, produit dans un délai plus court.

De 1990 à 2010, les 20 recommandations en matière de sécurité des pipelines émises par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Dans 70 % des cas (14 sur 20), les agents de changement ont pris des mesures visant à réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation. Dans 10 % des cas (2 sur 20), les agents de changement ont pris ou ont l'intention de prendre des mesures qui ne remédieront qu'en partie à la lacune décrite dans la recommandation. Quatre recommandations restent classées dans la catégorie « attention non satisfaisante ». Ces recommandations non réglées continueront de faire l'objet de réévaluations, l'intention étant de discuter avec l'organisme de réglementation des secteurs où il serait possible d'atténuer les risques.

Leçons apprises

Le BST a réussi à atteindre ses objectifs grâce à une utilisation rationnelle et efficace de ses ressources. Le respect des procédures d'enquête et l'identification précoce des besoins d'essais métallurgiques ont également contribué à une utilisation efficace des ressources.

2.4.3 Enquêtes – Transport ferroviaire

Activité de programme : Enquêtes – Transport ferroviaire					
Ressources financières 2009-2010 (en milliers de dollars)			**Ressources humaines 2009-2010 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
4 931	5 233	5 073	34[9]	34	0

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Objectifs	État et sommaire du rendement
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 12 rapports d'enquête	Objectif dépassé. Le BST a publié 13 rapports d'enquête.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 548 jours	Objectif dépassé. Le temps moyen pour terminer les rapports a été de 498 jours.
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés[10]	Le BST a émis : - 4 recommandations de sécurité; - 8 avis de sécurité; - 9 lettres d'information.

[9] C'est dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2009-2010 que les services internes ont été présentés pour la première fois comme une activité de programme. Les ÉTP devant être alloués aux services internes avaient été surévalués par erreur et ceux d'autres services, sous-évalués. Les ÉTP prévus pour 2009-2010 présentés ici ont été réévalués et sont conformes aux chiffres indiqués dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2010-2011.

[10] Il n'est pas possible de fixer un nombre cible pour les communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

Communications de sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 20 ans	Non déterminés	De 1990 à 2010, 87 % des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante.

Analyse du rendement

Le BST a publié 13 rapports d'enquête ferroviaire. Le temps moyen pour terminer les rapports d'enquête a été de 498 jours, soit 50 jours de moins que l'objectif visé. Les résultats de cette année par rapport à ceux de l'an dernier montrent une augmentation de 22 % du nombre d'enquêtes entreprises (18 cette année comparativement à 14 l'an dernier) et une diminution de 41 % du nombre d'enquêtes terminées (13 cette année comparativement à 22 l'an dernier). Au cours des 10 dernières années, la Direction des enquêtes ferroviaires a mené en moyenne 15 enquêtes par an, ce nombre oscillant entre 11 et 17. Le nombre d'enquêtes menées au cours de l'exercice précédent (14) a été légèrement au-dessous de la moyenne, mais cette année il a augmenté à 18 principalement pour les deux raisons suivantes :

- 3 enquêtes concernaient des trains longs et lourds, un problème qui figure sur la liste de surveillance du Bureau;

- 4 enquêtes concernaient d'importantes collisions de train. Comme il semble s'agir d'une tendance nouvelle, un plus haut niveau d'activités a été consacré à ces cas.

Le BST continue de surveiller de près ces situations problématiques.

Sur les 13 enquêtes terminées, 1 (8 %) avait débuté pendant le présent exercice, 7 (54 %) au cours de l'exercice 2008-2009, 4 (31%) au cours de l'exercice 2007-2008 et 1 antérieurement. Le temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est passé de 539 jours en 2008-2009 à 498 jours en 2009-2010, une diminution de 7 %.

De 1990 à 2010, la grande majorité des 128 recommandations en matière de sécurité ferroviaire évaluées par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Dans 75% des cas (96 sur 128), les agents de changement ont pris des mesures visant à réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation, et dans 12 % des cas (15 sur 128), ils ont l'intention de prendre de telles mesures.

Leçons apprises

Au cours de la dernière année, la Direction des enquêtes ferroviaires a consacré des efforts importants à améliorer l'efficacité de la gestion des enquêtes du début à la fin du processus. Ainsi, le gestionnaire régional intervient dès les premiers stades de l'enquête pour élaborer la séquence des événements et pour identifier rapidement les causes, les facteurs contributifs et les lacunes de sécurité associées au risque résiduel. Cette intervention permet de produire un rapport plus concis et mieux ciblé, dans un temps plus court. Le fait que les rapports sont mieux ciblés a également eu un effet positif sur les agents de changement qui sont souvent plus enclins à prendre des mesures directes en faveur de la sécurité et de la réduction des risques.

2.4.4 Enquêtes – Transport aérien

Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien					
Ressources financières 2009-2010 (en milliers de dollars)			**Ressources humaines 2009-2010 (ÉTP)**		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
13 524	13 969	13 525	100[11]	94	6

Résultats attendus	**Indicateurs de rendement**	**Objectifs**	**État et sommaire du rendement**
Augmentation de la productivité dans la conduite des enquêtes	Nombre de rapports d'enquête terminés	Publication de 60 rapports d'enquête	Objectif presque atteint. Le BST a publié 50 rapports d'enquête.
	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête	Temps moyen pour terminer les rapports d'enquête est de moins de 456 jours	Objectif dépassé. Le temps moyen pour terminer les rapports a été de 430 jours.

[11] C'est dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2009-2010 que les services internes ont été présentés pour la première fois comme une activité de programme. Les ÉTP devant être alloués aux services internes avaient été surévalués par erreur et ceux d'autres services, sous-évalués. Les ÉTP prévus pour 2009-2010 présentés ici ont été réévalués et sont conformes aux chiffres indiqués dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2010-2011.

Activité de programme : Enquêtes – Transport aérien			
	Nombre de communications de sécurité émises	Non déterminés[12]	Le BST a émis : -6 recommandations de sécurité; - 9 avis de sécurité; - 2 lettres d'information.
Communications de sécurité plus efficaces	Résultats des évaluations du Bureau aux réponses aux recommandations sur une période de 20 ans	Non déterminés	De 1990 à 2010, 71 % des réponses aux recommandations dénotaient une attention entièrement satisfaisante ou une intention satisfaisante

Analyse de rendement

En 2009-2010, le BST a entrepris 33 nouvelles enquêtes sur des événements aéronautiques et publié 50 rapports d'enquête. Les résultats de cette année par rapport à ceux de l'an dernier montrent une diminution du nombre d'enquêtes entreprises, 33 cette année comparativement à 43 l'an dernier, principalement à cause d'une baisse de 12 % du nombre d'événements signalés, et montrent une augmentation du nombre d'enquêtes terminées, 50 cette année comparativement à 46 l'an dernier. Sur les 50 enquêtes terminées, 8 (16 %) avaient débuté au cours de l'exercice financier 2009-2010, 28 (56 %) au cours de l'exercice 2008-2009 et 14 (28 %) au cours de l'exercice 2007-2008. Cette année encore, le BST a dépassé son objectif en publiant ses rapports en 27 jours de moins que l'objectif visé. Le BST a également communiqué un grand nombre de lacunes de sécurité dans des avis de sécurité et des lettres d'information sur la sécurité, avant la publication du rapport d'enquête.

De 1990 à 2010, les 235 recommandations en matière de sécurité aérienne évaluées par le Bureau ont été suivies de changements positifs. Dans 60 % des cas (141 sur 235), les agents de changement ont pris des mesures visant à réduire considérablement la lacune décrite dans la recommandation, et dans 11 % des cas (26 sur 235), ils ont l'intention de prendre de telles mesures.

[12] Il n'est pas possible de fixer un nombre cible pour les communications de sécurité émises du fait que les résultats réels varient selon les conclusions de l'enquête sur chaque événement de transport.

Leçons apprises

La Direction des enquêtes aéronautiques n'est pas satisfaite de la réponse actuelle à ses recommandations et continuera de collaborer avec les agents de changement pour améliorer la situation. La Direction adoptera les recommandations de la présidente en tenant des réunions plus proactives pour améliorer la situation.

2.4.5 Services internes

Activité de programme : Services internes					
Ressources financières 2009-2010 (en milliers de dollars)			Ressources humaines 2009-2010 (ÉTP)		
Dépenses prévues	**Total des autorisations**	**Dépenses réelles**	**Prévues**	**Réelles**	**Écart**
7 126	7 009	6 874	57[13]	51	6

Analyse de rendement

L'activité de programme des services internes du BST comprend les fonctions et les ressources nécessaires pour appuyer les activités de programme des quatre modes de transport et pour répondre aux obligations générales du BST. Ces activités sont coordonnées par la Direction des services intégrés du BST et comprennent les services liés à la gestion et à la surveillance de la Direction; à la gestion des ressources humaines; à la gestion financière; à la gestion de l'information; à la technologie de l'information; aux biens immobiliers; au matériel; aux acquisitions; et aux autres activités administratives.

En 2009-2010, le BST a fait l'objet d'une évaluation dans le cadre de la Ronde VII du Cadre de responsabilisation de gestion (CRG) du Secrétariat du Conseil du Trésor. Le CRG énonce les attentes du Conseil du Trésor à l'égard des ministères et des organismes fédéraux sur le plan de la qualité des services au public. Les évaluations faites dans le cadre du CRG ont pour objet d'identifier les forces et les faiblesses de la gestion des ministères et des organismes. Les observations du Secrétariat du Conseil du Trésor sur la qualité de la gestion du BST ont été très positives. Le BST a obtenu la mention « Acceptable » pour 14 des 15 critères de gestion utilisés pour évaluer l'organisation. Seul le critère « Qualité des rapports sur le rendement » nécessitait des améliorations. Le

[13] C'est dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2009-2010 que les services internes ont été présentés pour la première fois comme une activité de programme. Les ÉTP devant être alloués aux services internes avaient été surévalués par erreur et ceux d'autres services, sous-évalués. Les ÉTP prévus pour 2009-2010 présentés ici ont été réévalués et sont conformes aux chiffres indiqués dans le Rapport sur les plans et les priorités de 2010-2011

BST est en train de prendre des mesures correctives dans ce sens pour améliorer la description de son rendement dans le Rapport ministériel sur le rendement, et pour fournir une justification et une explication des mesures prises pour les secteurs où ses plans n'ont pas été entièrement respectés.

En 2009-2010, en plus d'assurer la prestation continue de services internes de qualité à ses clients, la Direction des services intégrés a concentré ses efforts sur trois priorités clés. Tout d'abord, la Direction a mis en œuvre un nouveau processus de planification des activités lui permettant de mieux intégrer la planification des ressources humaines dans le plan d'activités. Le plan d'activités du BST 2010-2011 couvre maintenant les risques d'entreprise, les défis, les priorités et les projets majeurs, de même que les plans détaillés de chaque Direction. Ces plans détaillés couvrent les risques, les activités prioritaires, les indicateurs de rendement, les ressources humaines et financières allouées, ainsi que les plans de dotation et les priorités d'apprentissage.

Une autre priorité de la Direction des services intégrés était de stabiliser son personnel, la Direction ayant connu un important roulement de personnel ces dernières années. Certains postes ont été difficiles à combler, comme en témoigne la baisse des dépenses planifiées et des ÉTP, dans le tableau ci-devant. Cependant, à la fin de l'année, la plupart des postes étaient comblés ou sur le point de l'être.

Le BST continue de travailler à l'amélioration de ses pratiques, de ses moyens de contrôle et de son infrastructure dans les secteurs de la technologie de l'information (TI), de la gestion de l'information, des ressources humaines et des finances. Le projet de rationalisation et de réduction de l'infrastructure TI du Bureau se poursuit selon le calendrier prévu. Jusqu'à maintenant, il a été possible de réduire le nombre de serveurs, d'imprimantes et d'autres équipements en trouvant des moyens de travailler plus efficacement. Le projet de développement et de mise en œuvre d'un système électronique de gestion des dossiers a été retardé en raison de postes non pourvus dans la Division de la gestion de l'information. L'examen des options pour la mise en œuvre du système électronique de gestion des dossiers va se poursuivre en 2010-2011.

Des progrès ont été réalisés en actualisant et en simplifiant les politiques et les procédures internes liées aux ressources humaines. Toutefois, en raison des postes vacants, les progrès accomplis ont été inférieurs aux résultats attendus au niveau des politiques et des procédures dans les secteurs de la gestion de l'information et des finances.

Leçons apprises

L'atteinte des priorités de la Direction des services intégrés repose largement sur l'expertise, le professionnalisme et la compétence de ses employés. Là aussi de nombreux postes sont « uniques », c'est-à-dire qu'une seule personne est responsable d'une tâche ou d'une activité spécifique. En 2009-2010, la Direction doit poursuivre ses améliorations au processus de planification stratégique des ressources humaines en recrutant par anticipation et en planifiant soigneusement la relève des postes clés pour minimiser les répercussions des postes vacants.

Section 3 : Renseignements supplémentaires

3.1 Principales données financières

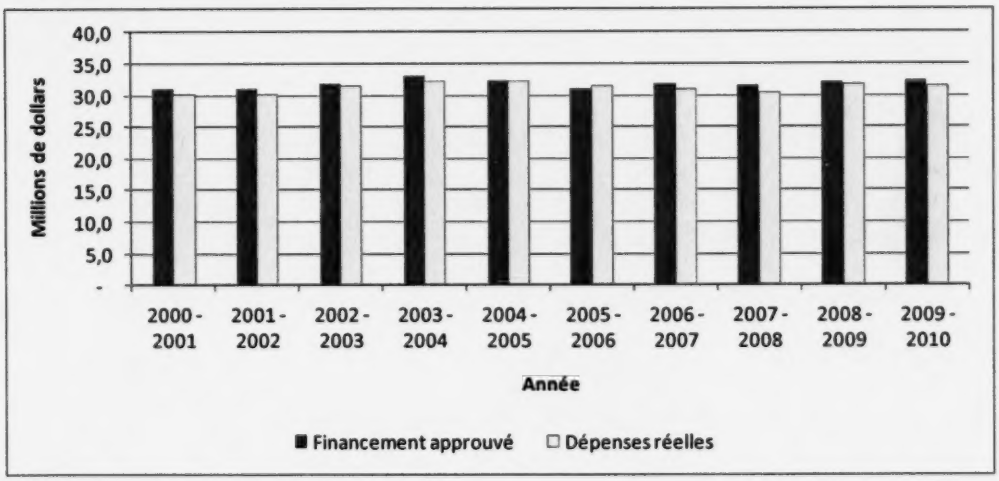
Les principales données financières présentées dans cette section fournissent des renseignements supplémentaires sur la position financière et le fonctionnement du BST.

Le BST a amorcé l'année avec un Budget principal autorisé de 28,9 millions de dollars. Des autorisations supplémentaires (virements de crédits du Conseil du Trésor) de 3,3 millions de dollars ont été approuvées au cours de l'année pour un total approuvé de 32,3 millions de dollars. Ce montant comprenait 0,6 million de dollars du report de fonds non utilisés de l'exercice précédent, 1,6 million de dollars pour les rajustements par suite des conventions collectives et 0,6 million de dollars pour les dépenses relatives aux prestations de départ et aux congés parentaux.

Comme le montre la figure 5, au cours des 10 dernières années, le financement du BST est demeuré relativement constant entre 31 et 32 millions de dollars. Pour la période 2002-2003 à 2004-2005, le BST a reçu du financement spécial à court terme du Parlement pour faire face à des pressions particulières sur ses ressources. Par la suite, le financement s'est stabilisé, et les augmentations du financement des deux dernières années s'expliquent principalement par les augmentations de salaire négociées dans les conventions collectives.

Les dépenses de l'exercice 2009-2010 s'élèvent à 31,4 millions de dollars, un total qui avoisine les 31,6 millions de dollars de l'exercice 2008-2009.

Figure 5. Financement et dépenses du BST de 2000-2001 à 2009-2010



États financiers

Le BST prépare ses états financiers annuels selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Ces états financiers sont vérifiés par le Bureau du vérificateur général du Canada. L'annexe B du présent document renferme les états financiers vérifiés du BST pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2010, ainsi que le rapport du vérificateur.

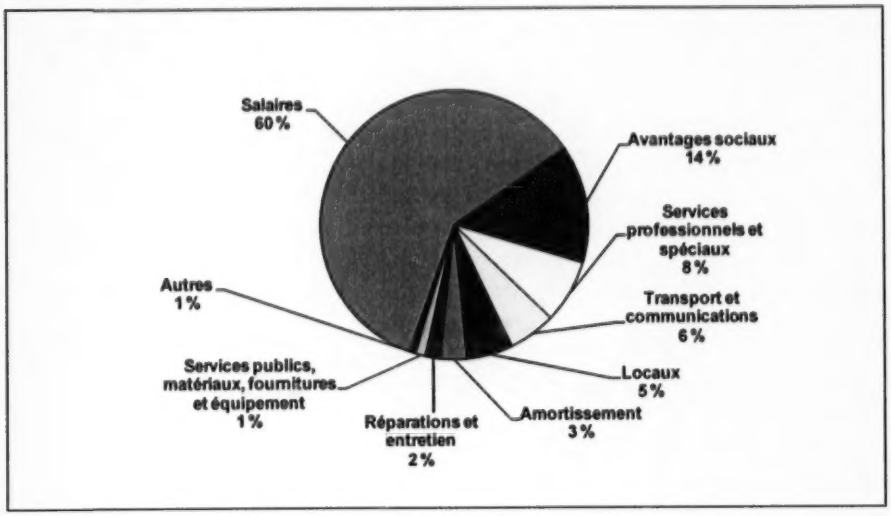
Selon la méthode de la comptabilité d'exercice, les dépenses totales du BST et les coûts de fonctionnement nets se chiffrent à 34,8 millions de dollars pour l'exercice 2009-2010 (contre 36,1 millions de dollars en 2008-2009). Ce montant comprend 3,8 millions de dollars en services reçus à titre gracieux d'autres ministères fédéraux. La diminution importante des dépenses selon la méthode de la comptabilité d'exercice est attribuée à l'engagement calculé pour les indemnités de départ. Cet engagement est déterminé pour les besoins des états financiers, mais n'a pas d'incidence sur les crédits tant que les indemnités de départ n'ont pas été payées. Le taux fourni par le Secrétariat du Conseil du Trésor pour calculer l'engagement a diminué sensiblement en 2009-2010 par rapport à 2008-2009.

En règle générale, toutes les autres catégories de dépenses sont restées constantes ou ont légèrement diminué par rapport à l'exercice précédent. Les dépenses liées aux salaires ont augmenté de 0,3 million de dollars (1,7 %), ce qui correspond aux augmentations négociées dans les conventions collectives. Les dépenses liées aux services professionnels et spéciaux ont diminué de 0,4 million de dollars (12 %) en raison d'une diminution des dépenses liées aux services de consultation et de formation.

Les coûts de fonctionnement nets du BST représentent un coût d'environ 1,02 dollar par citoyen canadien. Ce montant permet au Canada de maintenir sa capacité de faire enquête sur d'importantes lacunes de sécurité dans les quatre modes de transport du réseau national.

La figure 6 montre les dépenses par catégorie principale.

Figure 6. Dépenses du BST par catégorie



3.2 Tableaux supplémentaires

La version électronique des tableaux de renseignements supplémentaires suivants est disponible sur le site Web du Secrétariat du Conseil du Trésor à l'adresse http://www.tbs-sct.gc.ca/dpr-rmr/2009-2010/index-fra.asp.

- Frais d'utilisation
- Vérifications internes et évaluations
- Réponse aux comités parlementaires et vérifications externes

3.3 Contacts avec le BST

Pour des renseignements complémentaires sur le Bureau de la sécurité des transports du Canada et ses activités, consultez notre site Web à l'adresse http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage
4e étage
Gatineau (Québec)
K1A 1K8

Adresse électronique : communications@bst-tsb.gc.ca
Numéro de téléphone sans frais : 1 800 387-3557
Numéro de télécopieur : 819-997-2239

Annexe A – Définitions

Accident	de façon générale, événement de transport qui entraîne des blessures graves ou cause la mort d'une personne ou des dommages considérables aux biens matériels, en particulier dans la mesure où il a une incidence sur la sécurité des opérations (voir le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports pour plus de détails)
Avis de sécurité	moyen moins officiel qu'une recommandation pour signaler un problème de sécurité moins important à un responsable gouvernemental ou non gouvernemental
Événement	accident ou incident de transport
Incident	de façon générale, événement de transport dont les conséquences sont moins graves que celles d'un accident, mais qui aurait pu causer un accident (voir le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports pour plus de détails)
Lettre d'information sur la sécurité	lettre contenant de l'information liée à la sécurité, faisant souvent état de dangers locaux, adressée aux responsables gouvernementaux et aux dirigeants d'entreprises
Recommandation de sécurité	moyen officiel utilisé pour attirer l'attention sur un problème de sécurité au sein du réseau de transport et qui demande habituellement une réponse de la part d'un ministre

Annexe B – États financiers vérifiés

Déclaration de responsabilité de la direction

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

La responsabilité de l'intégrité et de l'objectivité des états financiers ci-joints pour l'exercice terminé le 31 mars 2010 et toute l'information y figurant incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST). Ces états financiers ont été préparés par la direction conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

La direction est responsable de l'intégrité et de l'objectivité de l'information présentée dans les états financiers. Certaines informations présentées dans les états financiers sont fondées sur les meilleures estimations et le jugement de la direction et tiennent compte de l'importance relative. Pour s'acquitter de ses obligations au chapitre de la comptabilité et de la présentation des rapports, la direction tient des comptes qui permettent l'enregistrement centralisé des opérations financières du BST. L'information financière soumise pour la préparation des *Comptes publics du Canada* et incluse dans le *Rapport ministériel sur le rendement* du BST concorde avec les présents états financiers.

La direction possède un système de gestion financière et de contrôle interne conçu pour fournir une assurance raisonnable que l'information financière est fiable, que les actifs sont protégés et que les opérations sont conformes à la *Loi sur la gestion des finances publiques*, qu'elles sont exécutées en conformité avec les règlements, qu'elles respectent les autorisations du Parlement et qu'elles sont comptabilisées de manière à rendre compte de l'utilisation des fonds publics. La direction veille également à l'objectivité et à l'intégrité des données de ses états financiers par la sélection appropriée, la formation et le perfectionnement d'employés qualifiés, par une organisation assurant une séparation appropriée des responsabilités et par des programmes de communication visant à assurer la compréhension des règlements, des politiques, des normes et des responsabilités de gestion dans tout le BST.

Les états financiers du BST ont fait l'objet d'une vérification par la vérificatrice générale du Canada, le vérificateur indépendant du gouvernement du Canada.

La présidente,

Wendy A. Tadros

Wendy A. Tadros

La dirigeante principale des finances,

Chantal Lemyre

Chantal Lemyre, CGA

Gatineau, Canada

Le 23 juillet 2010

Auditor General of Canada
Vérificatrice générale du Canada

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

À la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada
et à la présidente du Conseil privé de la Reine pour le Canada

J'ai vérifié l'état de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2010 et les états des résultats, des capitaux propres du Canada et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Ma responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en me fondant sur ma vérification.

Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À mon avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière du Bureau de la sécurité des transports du Canada au 31 mars 2010 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada.

Pour la vérificatrice générale du Canada,

Régent Chouinard, CA
directeur principal

Ottawa, Canada
Le 23 juillet 2010

État de la situation financière

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

31 mars (en milliers de dollars)	2010	2009
Actif		
Actifs financiers		
Somme à recevoir du Trésor	1 625	3 090
Créances et avances (note 4)	120	176
Total des actifs financiers	1 745	3 266
Actifs non financiers		
Charges payées d'avance	109	70
Stocks	129	119
Immobilisations corporelles (note 5)	5 418	5 490
Total des actifs non financiers	5 656	5 679
TOTAL de l'actif	7 401	8 945
Passif et capitaux propres du Canada		
Passif		
Créditeurs et charges à payer	1 718	3 208
Indemnités de vacances et congés compensatoires	1 044	919
Indemnités de départ (note 6)	4 165	4 707
Total du passif	6 927	8 834
Capitaux propres du Canada	474	111
TOTAL du passif et des capitaux propres du Canada	7 401	8 945

Passif éventuel (note 7)
Obligations contractuelles (note 8)

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

La présidente,

Wendy A. Tadros

Wendy A. Tadros

La dirigeante principale des finances,

Chantal Lemyre

Chantal Lemyre, CGA

Gatineau, Canada
Le 23 juillet 2010

État des résultats

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Exercice terminé le 31 mars

(en milliers de dollars)	2010	2009
Charges		
Salaires	20 832	20 486
Avantages sociaux	4 943	5 989
Services professionnels et spéciaux	2 661	3 034
Transport et communications	1 989	2 267
Installations	1 950	1 948
Amortissement	1 121	1 012
Entretien et réparations	621	661
Services publics, fournitures, approvisionnements et matériel	397	445
Information	144	84
Locations	114	125
Perte nette sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	11	19
TOTAL des charges	34 783	36 070
Revenus		
Revenus divers	23	28
TOTAL des revenus	23	28
Coût de fonctionnement net	34 760	36 042

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des capitaux propres du Canada

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)	**2010**	2009
Capitaux propres du Canada, début de l'exercice	**111**	761
Coût de fonctionnement net	**(34 760)**	(36 042)
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada (note 3 (a))	**32 746**	30 653
Variation de la somme à recevoir du Trésor	**(1 465)**	927
Services reçus gratuitement (note 9(a))	**3 842**	3 812
Capitaux propres du Canada, fin de l'exercice	**474**	111

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

État des flux de trésorerie

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

Exercice terminé le 31 mars (en milliers de dollars)	**2010**	2009
Activités de fonctionnement		
Coût de fonctionnement net	**34 760**	36 042
Éléments hors trésorerie :		
Services reçus gratuitement (note 9 (a))	**(3 842)**	(3 812)
Amortissement des immobilisations corporelles	**(1 121)**	(1 012)
Perte nette sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	**(11)**	(19)
Variations à l'état de la situation financière :		
Diminution des créances et avances	**(56)**	(141)
Augmentation des charges payées d'avance	**39**	32
Augmentation des stocks	**10**	43
Diminution (augmentation) du passif	**1 907**	(1 619)
Encaisse utilisée pour les activités de fonctionnement	**31 686**	29 514
Activités d'investissement en immobilisations		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**1 068**	1 150
Produits de l'aliénation d'immobilisations corporelles	**(8)**	(11)
Encaisse utilisée pour les activités d'investissement en immobilisations	**1 060**	1 139
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**32 746**	30 653

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Notes complémentaires aux états financiers

BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA

1. Pouvoirs et objectifs

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST) a été constitué en 1990 en vertu de la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, et est un établissement public nommé à l'annexe II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Dans ses activités quotidiennes, le BCEATST est aussi connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada, ou tout simplement le BST. La mission du BST est de promouvoir la sécurité des transports. Le BST cherche à constater les manquements à la sécurité dans les accidents de transport et à faire des recommandations en vue de les éliminer ou de les réduire. De plus, le BST peut mener, outre des enquêtes indépendantes incluant des enquêtes publiques sur des accidents sélectionnés, des études sur des questions plus générales liées à la sécurité des transports. Le BST a le pouvoir exclusif, lorsqu'il fait enquête, d'émettre des conclusions sur les causes et les facteurs contributifs. Les charges de fonctionnement du BST sont financées par une autorisation budgétaire annuelle, alors que les cotisations aux régimes d'avantages sociaux sont financées par des autorisations législatives.

2. Sommaire des principales conventions comptables

Les états financiers ont été préparés conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public.

Les principales conventions comptables sont les suivantes :

(a) Crédits parlementaires
Le BST est financé par le gouvernement du Canada au moyen de crédits parlementaires. Les crédits consentis au BST ne correspondent pas à la présentation des rapports financiers en conformité avec les principes comptables généralement reconnus du Canada étant donné que les crédits sont fondés, dans une large mesure, sur les besoins de trésorerie. Par conséquent, les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et dans l'état de la situation financière ne sont pas nécessairement les mêmes que ceux qui sont prévus par les crédits parlementaires. La note 3 présente un rapprochement général entre les deux méthodes de présentation de rapports financiers.

(b) Encaisse nette fournie par le gouvernement
Le BST fonctionne au moyen du Trésor, qui est administré par le receveur général du Canada. La totalité de l'encaisse reçue par le BST est déposée au Trésor, et tous les décaissements faits par le BST sont prélevés sur le Trésor. L'encaisse nette fournie par le gouvernement est la différence entre toutes les rentrées de fonds et toutes les sorties de fonds, y compris les opérations entre les ministères au sein du gouvernement fédéral.

(c) Somme à recevoir du Trésor
La somme à recevoir du Trésor représente le montant d'argent que le BST a le droit de retirer du Trésor, sans autre autorisation, pour s'acquitter de ses dettes.

(d) Revenus
Les revenus sont comptabilisés dans l'exercice où les opérations ou les faits sous-jacents surviennent.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(e) Charges

Les charges sont comptabilisées selon la méthode de la comptabilité d'exercice :

- Les indemnités de vacances et les congés compensatoires sont passés en charges au fur et à mesure que les employés en acquièrent le droit en vertu de leurs conditions d'emploi respectives.
- Les services reçus gratuitement d'autres ministères sont comptabilisés à titre de charges de fonctionnement à leur coût estimatif.

(f) Avantages sociaux futurs

- Prestations de retraite : Les employés admissibles participent au Régime de retraite de la fonction publique, un régime multi-employeurs administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations du BST au régime sont passées en charges dans l'exercice au cours duquel elles sont engagées et elles représentent l'obligation totale du BST découlant du régime. En vertu des dispositions législatives en vigueur, le BST n'est pas tenu de verser des cotisations au titre de toute insuffisance actuarielle du régime.
- Indemnités de départ : Les employés ont droit à des indemnités de départ, prévues dans leurs conventions collectives ou les conditions d'emploi. Ces indemnités s'accumulent à mesure que les employés effectuent les services nécessaires pour les gagner. L'obligation relative aux avantages sociaux gagnés par les employés est calculée à l'aide de l'information provenant des résultats du passif déterminé par calcul actuariel pour les indemnités de départ pour l'ensemble du gouvernement.

(g) Créances

Les créances sont comptabilisées en fonction des montants que l'on prévoit réaliser. Une provision est établie pour les créances dont le recouvrement est incertain.

(h) Stocks

Les stocks se composent de pièces, de matériel et de fournitures conservés pour l'exécution du programme à une date ultérieure et ne sont pas destinés à la revente. Ils sont évalués au coût. S'ils n'ont plus de potentiel de service, ils sont évalués au moindre du coût ou de la valeur de réalisation nette.

2. Sommaire des principales conventions comptables (suite)

(i) Immobilisations corporelles

Toutes les immobilisations corporelles et les améliorations locatives dont le coût initial est d'au moins 2 000 $ sont comptabilisées à leur coût d'achat.

Les immobilisations corporelles sont amorties selon la méthode linéaire sur la durée de vie utile estimative de l'immobilisation, comme suit :

Catégorie d'immobilisation corporelle	Période d'amortissement
Immeubles	30 ans
Ameublement	10 ans
Matériel de bureau	5 ans
Matériel de laboratoire	10 ans
Matériel informatique	4 ans
Logiciels (achetés)	3 ans
Logiciels (développés à l'interne)	10 ans
Véhicules automobiles	7 ans
Autres véhicules	15 ans
Améliorations locatives	Le moindre du reste de la durée du bail ou de la vie utile de l'amélioration

(j) Incertitude relative à la mesure

La préparation de ces états financiers conformément aux conventions comptables du Conseil du Trésor, qui sont conformes aux principes comptables généralement reconnus du Canada pour le secteur public, exige de la direction qu'elle fasse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur les montants déclarés des actifs, des passifs, des revenus et des charges présentés dans les états financiers. Au moment de la préparation des présents états financiers, la direction considère que les estimations et les hypothèses sont raisonnables. Les principaux éléments pour lesquels des estimations sont faites sont la durée de vie utile des immobilisations corporelles, les hypothèses sous-jacentes pour le passif au titre des indemnités de départ et l'évaluation du passif éventuel. Les résultats réels pourraient différer des estimations de manière significative. Les estimations de la direction sont examinées périodiquement et, à mesure que des rajustements deviennent nécessaires, ils sont constatés dans les états financiers de l'exercice où ils sont connus.

3. Crédits parlementaires

Le BST reçoit son financement au moyen de crédits parlementaires annuels. Les éléments comptabilisés dans l'état des résultats et l'état de la situation financière d'un exercice peuvent être financés au moyen de crédits parlementaires qui ont été autorisés dans des exercices antérieurs, pendant l'exercice en cours ou qui le seront dans des exercices futurs. En conséquence, les résultats de fonctionnement nets du BST diffèrent selon qu'ils sont présentés selon leur financement octroyé par le gouvernement ou selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les différences sont rapprochées dans les tableaux suivants :

(a) Rapprochement du coût de fonctionnement net et des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice :

(en milliers de dollars)	2010	2009
Coût de fonctionnement net	**34 760**	36 042
Rajustements pour les éléments ayant une incidence sur le coût de fonctionnement net, mais qui n'ont pas d'incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Services reçus gratuitement	**(3 842)**	(3 812)
Amortissement des immobilisations corporelles	**(1 121)**	(1 012)
Perte nette sur l'aliénation et la dépréciation des immobilisations corporelles	**(11)**	(19)
Indemnités de départ	**542**	(905)
Indemnités de vacances et congés compensatoires	**(125)**	55
Remboursements des charges d'exercices antérieurs	**1**	-
Revenus divers	**23**	28
Rajustement aux comptes créditeurs de fin d'exercice	**129**	1
Autres ajustements	**(25)**	1
	30 331	30 379
Rajustements pour les éléments sans incidence sur le coût de fonctionnement net, mais ayant une incidence sur les crédits :		
Ajouter (déduire) :		
Acquisition d'immobilisations corporelles	**1 068**	1 150
Augmentation (diminution) des charges payées d'avance	**39**	32
Augmentation (diminution) des stocks	**11**	43
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**31 449**	31 604

(b) Crédits parlementaires fournis et utilisés :

(en milliers de dollars)	2010	2009
Charges de fonctionnement du BCEATST - Crédit 10	**25 635**	25 589
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 15	**1 646**	1 329
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 25	**664**	1 271
Virement du Conseil du Trésor - Crédit 30	**671**	575
Dépense des revenus perçus en vertu de l'article 29.1 de la *Loi sur la gestion des finances publiques*	**14**	19
Cotisations législatives aux régimes d'avantages sociaux	**3 680**	3 319
Dépense du produit de l'aliénation de biens excédentaires de l'État	**19**	15
Total des autorisations	**32 329**	32 117
Moins: Crédits non utilisés - Fonctionnement	**(880)**	(513)
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**31 449**	31 604

3. Crédits parlementaires (suite)

(c) Rapprochement de l'encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada et des crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice :

(en milliers de dollars)	2010	2009
Encaisse nette fournie par le gouvernement du Canada	**32 746**	30 653
Produits de l'aliénation des immobilisations corporelles	**8**	11
Remboursement des charges d'exercices antérieurs	**1**	-
Revenus divers	**23**	28
Rajustements aux comptes créditeurs de fin d'exercice	**129**	1
Diminution des créances et avances	**56**	141
(Diminution) Augmentation des créditeurs et charges à payer	**(1 490)**	769
Autres ajustements	**(24)**	1
Crédits parlementaires utilisés au cours de l'exercice	**31 449**	31 604

4. Créances et avances

Le tableau suivant présente les détails des créances et avances:

(en milliers de dollars)	2010	2009
Créances sur autres ministères et organismes fédéraux	**99**	164
Créances sur tiers	**13**	3
Avances aux employés	**8**	9
TOTAL	**120**	176

5. Immobilisations corporelles

Coût (en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Acquisitions	Aliénations	Solde de clôture
Immeubles	2 875	26	-	2 901
Ameublement	1 191	27	(281)	937
Matériel de bureau	205	11	(163)	53
Matériel de laboratoire	2 585	129	(73)	2 641
Matériel informatique	3 767	222	(1 527)	2 462
Logiciels (achetés)	763	87	-	850
Logiciels (développés à l'interne ou en cours de développement)*	2 592	504	-	3 096
Véhicules automobiles	691	43	(49)	685
Autres véhicules	102	-	-	102
Améliorations locatives	552	19	-	571
TOTAL	**15 323**	**1 068**	**(2 093)**	**14 298**

Amortissement cumulé (en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Amortissement	Aliénations	Solde de clôture
Immeubles	2 398	118	-	2 516
Ameublement	514	100	(271)	343
Matériel de bureau	205	4	(163)	46
Matériel de laboratoire	1 855	115	(73)	1 897
Matériel informatique	3 127	254	(1 527)	1 854
Logiciels (achetés)	668	49	-	717
Logiciels (développés à l'interne)	574	268	-	842
Véhicules automobiles	403	48	(40)	411
Autres véhicules	41	7	-	48
Améliorations locatives	48	158	-	206
TOTAL	**9 833**	**1 121**	**(2 074)**	**8 880**

Valeur comptable nette (en milliers de dollars)	Solde d'ouverture	Solde de clôture
Immeubles	477	385
Ameublement	677	594
Matériel de bureau	-	7
Matériel de laboratoire	730	744
Matériel informatique	640	608
Logiciels (achetés)	95	133
Logiciels (développés à l'interne ou en cours de développement)*	2 018	2 254
Véhicules automobiles	288	274
Autres véhicules	61	54
Améliorations locatives	504	365
Valeur comptable nette	**5 490**	**5 418**

*Le coût des immobilisations en développement qui n'est pas amorti s'élève à 503 797$.

6. Avantages sociaux

(a) Prestations de retraite

Les employés du BST participent au Régime de retraite de la fonction publique qui est parrainé et administré par le gouvernement du Canada. Les prestations de retraite s'accumulent sur une période maximale de 35 ans au taux de 2 % par année de service donnant droit à pension, multiplié par la moyenne des gains des cinq meilleures années consécutives. Les prestations sont intégrées aux prestations du Régime de pensions du Canada et du Régime des rentes du Québec et sont indexées à l'inflation.

Tant les employés que le BST versent des cotisations à l'égard du coût du régime. En 2009-2010, la charge s'élève à 2 657 286 $ (2 396 269 $ en 2008-2009), soit environ 2,6 fois les cotisations des employés qui s'élèvent à 1 022 033 $.

La responsabilité du BST relative au Régime de retraite se limite à ses cotisations. Les excédents ou les déficits actuariels sont constatés dans les états financiers du gouvernement du Canada, en sa qualité de répondant du régime.

(b) Indemnités de départ

Le BST verse des indemnités de départ à ses employés en fonction de l'admissibilité, des années de service et du salaire final. Ces indemnités ne sont pas capitalisées d'avance. Les indemnités seront prélevées sur les crédits parlementaires futurs. Les indemnités de départ au 31 mars s'établissent comme suit :

(en milliers de dollars)	2010	2009
Indemnités de départ, début de l'exercice	4 707	3 802
Charge pour l'exercice constatée à titre d'avantages sociaux	6	1 359
Indemnités versées durant l'exercice	(548)	(454)
Indemnités de départ, fin de l'exercice	4 165	4 707

7. Passif éventuel

Dans le cours normal de ses activités, le BST est visé par diverses actions en justice. Certains passifs éventuels peuvent devenir des obligations réelles, selon que certains événements se réaliseront ou non. Dans la mesure où l'événement futur risque de se produire ou de ne pas se produire, et que l'on peut établir une estimation raisonnable de la perte, un passif estimatif et une charge sont comptabilisés dans les états financiers.

8. Obligations contractuelles

De par leur nature, les activités du BST peuvent donner lieu à des contrats et des obligations en vertu desquels le BST sera tenu d'effectuer des paiements échelonnés sur plusieurs exercices au fur et à mesure que les biens et les services seront reçus.

Les obligations contractuelles totalisent 964 064$ et se répartissent comme suit:

(en milliers de dollars)	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014	2014-2015
Achats de biens et services	896	58	10	-	-

9. Opérations entre apparentés

En vertu du principe de propriété commune, le BST est apparenté à tous les ministères, organismes et sociétés d'État du gouvernement du Canada. Le BST conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités et selon des modalités commerciales normales. De plus, au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères, comme il est indiqué à la partie (a). Les services facturés et les soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés sont présentés aux parties (b) et (c).

(a) Services reçus gratuitement :

Au cours de l'exercice, le BST a reçu gratuitement des services d'autres ministères : installations, administration des indemnités pour accidents du travail, cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires et services de vérification externe. Ces services gratuits ont été constatés comme charges à l'état des résultats du BST avec un montant correspondant aux capitaux propres du Canada :

(en milliers de dollars)	2010	2009
Installations	**1 950**	1 948
Cotisations de l'employeur aux régimes de soins de santé et de soins dentaires	**1 780**	1 746
Services de vérification externe	**86**	99
Administration des indemnités pour accidents du travail	**26**	19
Total	**3 842**	3 812

Le gouvernement a structuré certaines de ses activités administratives de manière à optimiser l'efficience et l'efficacité de sorte qu'un seul ministère mène sans frais ces activités au nom de tous. Les coûts de ces services, qui comprennent les services de paye et d'émission des chèques fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, ne sont pas inclus à titre de charge dans l'état des résultats du BST puisqu'un montant raisonnable pour ces types de services ne peut pas être déterminé.

(b) Services facturés:

Au cours de l'exercice, le BST a remboursé à d'autres ministères les coûts de certains services achetés sur la base des frais pour services reçus. Les ministères avec lesquels le BST a encouru des frais significatifs sont:

(en milliers de dollars)		2010	2009
Secrétariat du Conseil du Trésor	Avantages sociaux des employés	**3 680**	3 319
Transport Canada	Services d'aviation	**536**	523
Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada	Administration des immeubles, traduction et autres	**615**	612
Total		**4 831**	4 454

(c) Soldes des comptes créditeurs à la fin de l'exercice avec des apparentés :

(en milliers de dollars)	2010	2009
Secrétariat du Conseil du Trésor	**373**	-
Travaux publics et Services gouvernementaux du Canada	**84**	499
Transport Canada	**60**	106
Autres ministères et organismes	**3**	18
Total	**520**	623

10. Information comparative

Les chiffres de l'exercice précédent ont été reclassés afin de les rendre conformes à la présentation adoptée pour l'exercice en cours.